Gesetz-Sammlung
für die
Königlichen Preußischen Staaten.

Nr. 41.

(Nr. 6391.) Konzessions- und Bestätigungs-Urkunde, betreffend die Anlage einer Eisenbahn von Leinefelde, im Anschlusse an die Halle-Nordhausen-Kasseler Eisenbahn, über Mühlhausen und Langensalza bis zur Landesgrenze und von da nach Gotha, durch die Thüringische Eisenbahngesellschaft. Vom 25. Juli 1866.

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preußen rc.

Nachdem die Thüringische Eisenbahngesellschaft in der Generalversammlung ihrer Aktionaire am 19. Februar 1866. beschlossen hat, ihr Unternehmen auf Grund des anliegenden, unterm heutigen Tage von Uns bestätigten Vertrages vom 12. Januar 1866. auf den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Leinefelde, im Anschlusse an die Halle-Nordhausen-Kasseler Eisenbahn, über Mühlhausen und Langensalza bis zur Landesgrenze und von da nach Gotha auszudehnen, wollen Wir der gedachten Gesellschaft hierzu, beziehungsweise zum Bau und Betriebe dieser Eisenbahn bis zur Landesgrenze in Gemäßheit des vorerwähnten von Uns bestätigten Vertrages hierdurch Unsere landesherrliche Konzession ertheilen, auch den anliegenden, von der Eingangs bezeichneten General-Versammlung beschlossenen Nachtrag zu dem Statute der Thüringischen Eisenbahngesellschaft hiermit bestätigen, indem Wir zugleich bestimmen, daß nach näherer Maaßgabe des vorbezeichneten Vertrages die in dem Gesetze über die Eisenbahn-Unternehmungen vom 3. November 1838. ergangenen Vorschriften, insbesondere für die Strecke von Leinefelde bis zur Landesgrenze, diejenigen über die Expropriationen und über das Recht zur vorübergehenden Benutzung fremder Grundstücke, auf das vorgedachte Eisenbahn-Unternehmen Anwendung finden sollen.

Die gegenwärtige Konzessions- und Bestätigungs-Urkunde ist nebst dem Nachtrage zu dem Statute und nebst dem Vertrage vom 12. Januar 1866. durch die Gesetz-Sammlung bekannt zu machen.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichen Insiegel.

Gegeben Haupt-Quartier Nikolsburg, den 25. Juli 1866.

(L. S.) **Wilhelm.**

Frh. v. d. Heydt. Gr. v. Itzenplitz. Gr. zur Lippe.

Ausgegeben zu Berlin den 11. August 1866.

Vertrag

mit

der Thüringischen Eisenbahngesellschaft über den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Gotha nach Leinefelde.

Zwischen der Königlich Preußischen Staatsregierung, vertreten durch den Geheimen Regierungsrath Kieschke, für sich und Namens der Herzoglich Sachsen-Coburg und Gothaischen Staatsregierung, einerseits, und der in Erfurt domizilirenden Thüringischen Eisenbahngesellschaft, vertreten durch deren Direktion, andererseits, ist heute unter Vorbehalt der landesherrlichen Genehmigung, sowie der statutenmäßigen Zustimmung der Generalversammlung und der bei der Thüringischen Eisenbahn betheiligten Staatsregierungen, folgender Vertrag verabredet worden.

§. 1.

Die Thüringische Eisenbahngesellschaft verpflichtet sich, den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Station Gotha der Thüringischen Eisenbahn über Langensalza und Mühlhausen nach Leinefelde als Anschlußpunkt an die Halle-Kasseler Eisenbahn unter den nachstehenden näheren Bestimmungen zu übernehmen.

§. 2.

Die Königlich Preußische Staatsregierung wird der Thüringischen Eisenbahngesellschaft die Konzession für die genannte Bahn ertheilen, beziehungsweise dieselbe für die im Herzogthum Gotha belegene Strecke auf Grund des mit der Herzoglich Gothaischen Regierung unter dem 11. September 1863. abgeschlossenen Staatsvertrages erwirken. Den Bestimmungen dieses Vertrages ist die Thüringische Eisenbahngesellschaft unterworfen.

§. 3.

Die Bestimmung des Ausgangspunktes der projektirten Bahn von Gotha nach Leinefelde, sowie die Bestimmung der Richtungslinie bleibt für die innerhalb des Preußischen Gebiets belegene Strecke unbedingt und hinsichtlich der im Herzogthum Gotha belegenen Strecke nach Maaßgabe des gedachten Staatsvertrages (§. 2.) dem Königlich Preußischen Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten vorbehalten. Die Genehmigung der speziellen Bauprojekte und Anschläge hat innerhalb des Königlich Preußischen Staatsgebiets das

das Königlich Preußische Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten, innerhalb des Herzoglich Gothaischen Staatsgebiets das Herzoglich Gothaische Staatsministerium zu ertheilen.

Die Anstellung des den Bau leitenden Technikers bedarf der Bestätigung des gedachten Königlichen Ministeriums. Es bleibt jedoch der Thüringischen Eisenbahngesellschaft unbenommen, diese Leitung dem für das Hauptunternehmen angestellten Ober-Ingenieur zu übertragen.

Von dem festgestellten Bauplane darf nur unter Genehmigung der beiden Staatsregierungen abgewichen werden. Von Seiten der Königlich Preußischen Staatsregierung werden der Thüringischen Eisenbahngesellschaft alle vorhandenen Vorarbeiten, Nivellements, Baupläne und Anschläge zu der projektirten Bahn gegen Erstattung der dafür aus der Staatskasse verausgabten Kosten aus dem Baufonds überlassen. In gleicher Weise werden die von der Herzoglich Gothaischen Regierung und von der Thüringischen Eisenbahngesellschaft für diese Bahn auf Vorarbeiten bereits verausgabten Kosten auf den Baufonds übernommen.

Die Bahn soll vorläufig nur mit Einem Geleise ausgeführt, das zweite Geleis aber auf Kosten des neuen Bahnunternehmens hergestellt werden, sobald die beiden betheiligten Staatsregierungen solches für erforderlich erachten.

Der Grund und Boden ist von vornherein für ein Planum mit Doppelgeleise zu erwerben, auch sind die Brücken und Durchlässe wenigstens in den Fundirungen sogleich für zwei Geleise herzustellen.

§. 4.

Nachdem für die projektirte Bahn die Konzessionen (§. 2.) ertheilt sein werden, muß mit der Fertigstellung der Baupläne und Anschläge ohne Verzug vorgeschritten werden. Nach Vollendung und Genehmigung derselben (§. 3.) soll der Bau der Bahn sofort begonnen und ununterbrochen fortgesetzt werden.

Eine zeitweise Unterbrechung des Baues soll jedoch in dem Falle zugelassen werden, wenn ungewöhnliche Ereignisse die Beschaffung der erforderlichen Geldmittel in außerordentlichem Grade erschweren.

§. 5.

Das Anlagekapital, welches erforderlich ist zum Bau und zur vollständigen Ausrüstung der Bahn, zur Erweiterung des der Thüringischen Eisenbahngesellschaft gehörigen Anschlußbahnhofes und dessen Gebäulichkeiten zu Gotha, soweit solche lediglich durch die Einführung und den Betrieb der neuen Bahn nöthig werden sollte, zur Beschaffung der für die neue Bahn erforderlichen Transportmittel, zur Verzinsung des Anlagekapitals während der Bauzeit (§. 7.), zur Deckung der bei Beschaffung der Geldmittel etwa entstehenden Verluste, wird, den bisherigen Ermittelungen entsprechend, auf fünf Millionen Einmal hundert Einundsechszig tausend Thaler angenommen, wovon auf die Preußische Strecke drei Millionen sechsmal hundert Einundsechszig tausend neunhundert und achtzig Thaler und auf die Gothaische Strecke Eine Million vierhundert neunundneunzig tausend und zwanzig Thaler fallen.

Die Thüringische Eisenbahngesellschaft wird dasselbe durch Ausgabe von Stammaktien Litt. B. beschaffen, welche mit Ausnahme von 500,000 Thalern, zu deren Uebernahme zum Parikurse die Städte Mühlhausen und Langensalza (§. 9.) sich verpflichtet haben, mit vier vom Hundert jährlich verzinslich sind und zu deren Zeichnung zum Parikurse den Besitzern der bereits vorhandenen Stammaktien der Thüringischen Eisenbahngesellschaft das Vorzugsrecht eingeräumt wird. Die mit diesen Aktien auszureichenden Dividendenscheine werden mit dem Garantie-Kontrolzeichen des Staates versehen.

§. 6.

Die Thüringische Eisenbahngesellschaft ist nicht berechtigt, die nach §. 5. zu kreirenden Stammaktien Litt. B. ohne Genehmigung der Staatsregierungen (§. 21. des Staatsvertrages vom 11. September 1863.) unter dem Parikurse auszugeben. Wird diese Genehmigung versagt, so kann die Fortsetzung des Baues (§. 4.) so lange sistirt werden, bis entweder eine Verständigung über den Ausgabekurs herbeigeführt, oder die Ausgabe zum Parikurse möglich wird.

§. 7.

Sobald die Baurechnung für die neue Bahn abgeschlossen ist, wird das Kapital, welches sich

1) für den Bau der Bahn nebst allem Zubehör,

2) für Anschaffung der Transportmittel,

3) für die Bestreitung derjenigen Generalkosten, welche sich nicht abgesondert verrechnen und direkt aus dem Baufonds verausgaben lassen, und welche mit einem Viertel Prozent der Ausgabe zu 1. der Thüringischen Eisenbahngesellschaft zu erstatten sind,

4) für die Verzinsung mit vier Prozent der während der Bauzeit, d. h. bis zu dem auf die Betriebseröffnung der ganzen Bahn von Gotha nach Leinefelde folgenden ersten Januar, auf die sämmtlichen gezeichneten Aktien geleisteten Einzahlungen, und

5) zur Deckung etwaiger Kursverluste, jedoch nicht über den Betrag von sechs Prozent des garantirten Theils des Anlagekapitals,

als nothwendig ergiebt, unter Mitwirkung eines Kommissarius des Königlichen Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten definitiv festgestellt.

Sollte für die Vollendung der im Herzoglich Sachsen-Gothaischen Staatsgebiete belegenen Strecke der neuen Bahn ein größeres Kapital als Eine Million viermal hundert neunundneunzig tausend und zwanzig Thaler nöthig sein, so soll dieser Mehrbetrag in gleicher Art und unter gleichen Bedingungen, wie das zunächst angenommene Garantie-Anlagekapital durch weitere Ausgabe mit vier Thalern vom Hundert zu verzinsender, von der Herzoglich Sächsischen Staatsregierung garantirter Stammaktien Litt. B. der Thüringischen Eisenbahngesellschaft beschafft werden. Die Festsetzung des Mehrbedarfs erfolgt durch das

das Königliche Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten mit Vorbehalt der Zustimmung der Herzoglich Sächsischen Staatsregierung und der Herzoglich Sächsischen Landesvertretung.

§. 8.

Der Reinertrag der neuen Bahn wird dergestalt berechnet, daß von den gesammten Jahreseinnahmen derselben:

a) die wirklich verausgabten Verwaltungs-, Unterhaltungs- und Transportkosten einschließlich der Kosten für die allgemeine Verwaltung (§. 11.),

b) der zum Reserve- und Erneuerungsfonds fließende Betrag nach einem von den Gesellschaftsvorständen aufzustellenden, der Genehmigung der beiden betheiligten Staatsregierungen unterliegenden Regulative abgezogen werden.

Den Inhabern der Prioritäts-Obligationen der Thüringischen Eisenbahngesellschaft ist die neue Bahn selbstverständlich nicht verhaftet.

§. 9.

1) An dem Reinertrage der neuen Bahn nehmen die Städte Mühlhausen und Langensalza mit dem von ihnen nach §. 5. aufzubringenden Kapitalbetrage von 500,000 Thalern stets nur nach Verhältniß dieser Summe zu dem gesammten Anlagekapital Theil.

2) Sollte der Reinertrag nicht dazu hinreichen, um das gesammte Anlagekapital mit vier Thalern vom Hundert jährlich zu verzinsen, so sind die Staatsregierungen verpflichtet, für dasselbe — die zu 1. gedachten 500,000 Thaler ausgenommen — bis zur Höhe von 4,661,000 Thaler und die Herzoglich Sächsische Staatsregierung außerdem für den etwa erforderlichen Mehrbedarf nach Maaßgabe des §. 7. Alinea 2. den erforderlichen Zuschuß bis auf Höhe von vier Prozent zu gewähren. Dieselben garantiren demnach, und zwar jede für ihren Antheil (§. 5.), für das Baukapital in solcher Höhe unbedingt einen Zinsengenuß von vier Thalern jährlich vom Hundert und stellen die zu dieser Zinszahlung erforderlichen Gelder zu dem Fälligkeitstermine der Direktion der Thüringischen Eisenbahngesellschaft auf deren Antrag bei der Königlichen Regierungshauptkasse zu Erfurt zur Disposition. Die Thüringische Eisenbahngesellschaft verpflichtet sich dagegen, wenn die Staatsregierungen überhaupt zur Verzinsung des Baukapitals der neuen Bahn einen Zinszuschuß zu zahlen haben sollten, von diesem Zuschusse den achten Theil den Staaten aus dem Reinertrage der Thüringischen Eisenbahn zu erstatten.

3) Uebersteigt dagegen der Reinertrag vier Prozent des gesammten Anlagekapitals, so wird der überschießende Betrag, soweit er nicht nach der Be-

Bestimmung sub 1. auf die 500,000 Rthlr. Aktien der Städte Mühlhausen und Langensalza entfällt, dergestalt vertheilt, daß zunächst

a) aus demselben die von den Staatsregierungen oder der Gesellschaft etwa zu den Betriebskosten oder zu den Zinsen des Anlagekapitals geleisteten Zuschüsse nach Verhältniß der beiderseits aufgewendeten Summen erstattet werden,

b) sodann den neuen Stammaktien Ein Prozent (das fünfte) gewährt wird, und

c) der weitere Ueberschuß über fünf Prozent zu einem Drittheil den Staatsregierungen, zu einem Drittheil den Stammaktien des alten Unternehmens und zu einem Drittheil den Aktien für das neue Unternehmen zufließen soll.

§. 10.

Die Staatsgarantie (§. 9.) hört auf, nachdem die neue Bahn zehn Jahre nacheinander einen Reinertrag ergeben haben wird, welcher zur erforderlichen Verzinsung des Anlagekapitals mit vier Prozent ausreicht. Die Gewinnantheilsberechtigung der Staatsregierungen an dem Reinertrage der neuen Bahn über fünf Prozent des Anlagekapitals (§. 9.) bleibt jedoch auch nach dem Erlöschen der Zinsgarantie bestehen.

§. 11.

Hinsichtlich der Betriebsrechnung für die neue Bahn wird Folgendes bestimmt.

Die Bahn Gotha-Leinefelde partipizirt an sämmtlichen Betriebsausgaben des alten und neuen Unternehmens in folgender Weise:

1) an den Gesammtkosten für die allgemeine Verwaltung nach Verhältniß der Länge der neuen Bahn zu derjenigen der übrigen Bahnstrecken der Thüringischen Eisenbahngesellschaft;

2) die Kosten der Bahnverwaltung tragen die Hauptbahn und die neue Bahn je zur Höhe ihrer wirklichen Ausgaben;

3) die Kosten für die Transportverwaltung werden nach Verhältniß der durchlaufenen Lokomotivmeilen und Wagenachsmeilen unter die alte und neue Bahn vertheilt;

4) außer den sub 3. zu berechnenden Kosten wird in Betreff der für die Benutzung der Betriebsmittel der alten und neuen Bahn, soweit solche gemeinschaftlich sein wird, zu berechnenden Vergütungen festgesetzt:

a) sämmtliche Lokomotiven nebst Tendern, sowie sämmtliche Personen- und Güterwagen der Thüringischen Eisenbahngesellschaft können ohne Rücksicht darauf, für Rechnung welchen Fonds sie angeschafft worden,

worden, für alle Theile des Gesammtunternehmens gemeinschaftlich benutzt werden;

b) in diesem Falle findet für jedes Betriebsjahr über die darin stattgehabte Benutzung eine Abrechnung statt, welche in der Weise erfolgt, daß vier Prozent des gesammten Geldbetrages, welcher für die Beschaffung (nicht auch für die Erneuerung) der bezüglichen Betriebsmittel wirklich verausgabt worden, bei den Lokomotiven nebst Tendern nach Verhältniß der Lokomotivmeilen, und bei den Personen- und Güterwagen nach Verhältniß der Wagenachsmeilen, auf jeden der beiden Theile des Thüringischen Bahnunternehmens repartirt werden, und daß alsdann, soweit die also ermittelten Quoten für die Thüringische Eisenbahn oder für die Gotha-Leinefelder Bahn mehr oder weniger betragen, als vier Prozent von den aus ihren respektiven Fonds wirklich verwendeten Beschaffungskosten ihrem Betriebe, wenn der Reinertrag zur vollständigen Deckung der Zinsen des Anlagekapitals zureicht, die ganze Differenz, sonst aber blos $\frac{7}{8}$ derselben von dem Betriebsfonds der Hauptbahn kreditirt und beziehungsweise debitirt werden;

c) was im Verkehre mit anderen Bahnen an Wagenmiethe aufkommt und gezahlt wird, beziehungsweise die Differenz zwischen dieser Einnahme und Ausgabe, wird für jedes Betriebsjahr auf die Thüringische Eisenbahn und die neue Bahn nach Verhältniß der Wagenachsmeilen verrechnet.

Sollten auch für die Benutzung von fremden Lokomotiven und Tendern Vergütungen in Einnahme oder Ausgabe kommen, so partizipiren daran beide Theile des Gesammtunternehmens, jedoch nach Verhältniß nicht der Wagenachsmeilen, sondern der Lokomotivmeilen.

§. 12.

Die im §. 36. des Gesetzes vom 3. November 1838. bezeichnete Verpflichtung zur unentgeltlichen Beförderung von Postsachen und Postwagen begreift zugleich die unentgeltliche Mitbeförderung der begleitenden Postkondukteure und des expedirenden Personals in jenen Wagen in sich.

Die rücksichtlich des Postdienstes und rücksichtlich der Anlage und Unterhaltung elektromagnetischer Telegraphen zwischen dem Staate und der Thüringischen Eisenbahngesellschaft abgeschlossenen, auf die Hauptbahn Halle-Gerstungen bezüglichen Verträge sollen auch für die Gotha-Leinefelder Bahn, und zwar die Postverträge für den in Preußen belegenen Theil dieser Bahn, die Telegraphenverträge für die ganze Bahn Gültigkeit haben, soweit nicht lokale Verhältnisse eine Abänderung bedingen.

Die Eisenbahngesellschaft ist verpflichtet, die Anlage eines elektromagnetischen Staatstelegraphen auf der neuen Bahn unentgeltlich zu gestatten. Sie übernimmt die Beförderung von Privat- und Staatsdepeschen mit dem Telegraphen dieser Bahn auf Grund des Reglements vom 1. Januar 1862. und der etwaigen spä-

späteren Abänderungen und Ergänzungen desselben. Sie ist verpflichtet, die Depeschen der beiden betheiligten Staatsregierungen nach denjenigen Telegraphen-Stationen, wo keine Stationen der Königlich Preußischen Telegraphen errichtet sind, unentgeltlich zu befördern (Art. 12. des Staatsvertrages vom 11. September 1863.).

§. 13.

Zur Ausführung der Bestimmung über die Benutzung der Eisenbahn zu militairischen Zwecken (Gesetz-Samml. für 1843. Seite 373.) ist die Gesellschaft verpflichtet, sowohl sich den Bestimmungen des Reglements vom 1. Mai 1861., betreffend die Organisation des Transportes größerer Truppenmassen auf den Eisenbahnen, desgleichen für die Beförderung von Truppen, Militaireffekten und sonstigen Armeebedürfnissen auf den Staatsbahnen, endlich der Instruktion vom 1. Mai 1861. für den Transport der Truppen und des Armeematerials auf den Eisenbahnen, sowie den künftigen Abänderungen und Ergänzungen dieser Reglements und Instruktion zu unterwerfen, als auch Militair-Personen und Effekten jeglicher Art nach Maaßgabe des Artikels 13. des Staatsvertrages vom 11. September 1863. zu ermäßigten Preisen zu transportiren.

§. 14.

Der Tarif und die Fahrpläne für die neue Bahn unterliegen der Genehmigung der beiden betheiligten Staatsregierungen (Artikel 7. 8. 21. des Staatsvertrages vom 11. September 1863.).

Die Thüringische Eisenbahngesellschaft ist verpflichtet, auf derselben auf Verlangen des Königlich Preußischen Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten eine vierte Wagenklasse einzurichten.

§. 15.

Sollte fünf Betriebs-Kalenderjahre hintereinander ein Zuschuß, oder nach Verlauf der fünf ersten vollen Betriebs-Kalenderjahre in einem Jahre der gesammte Zuschuß von 3½ Prozent zu den Zinsen der neuen Stammaktien Litt. B. der Thüringischen Eisenbahngesellschaft aus der Staatskasse geleistet werden müssen, so sind die Staatsregierungen berechtigt, die Verwaltung und den Betrieb der neuen Bahn zu übernehmen. Im Fall der Geltendmachung dieser Befugniß sind die Staatsregierungen keiner Beschränkung von Seiten der Gesellschaft unterworfen, jedoch verpflichtet, vollständige Rechnung zu legen und den aufkommenden Reinertrag resp. die Zuschüsse, welche nach §. 9. von ihnen zu leisten sind, nach eben den Bestimmungen, welche für die eigene Administration der Gesellschaft gelten, den Aktionairen Litt. B. zukommen zu lassen. Die Gesellschaft soll die Rückgewähr der Verwaltung und des Betriebes zu fordern berechtigt sein, wenn drei Jahre hintereinander ein Zinszuschuß aus der Staatskasse nicht weiter erforderlich gewesen ist. Es versteht sich von selbst, daß die Gesellschaft auch während der Staatsadministration der Bahn den achten Theil des zu zahlenden Zinszuschusses fort zu entrichten hat, wogegen von ihr alsdann zu den Betriebskosten ein Zuschuß nicht zu leisten ist.

§. 16.

§. 16.

Bei Anstellung des Strecken-Beamtenpersonals im Preußischen Staatsgebiete, mit Ausnahme des einer technischen Vorbildung bedürftigen, ist vorzugsweise auf qualifizirte, versorgungsberechtigte Militairs und zwölf Jahre gediente Unteroffiziere, welche das 35ste Lebensjahr noch nicht zurückgelegt haben, Rücksicht zu nehmen.

Bezüglich des Strecken-Beamtenpersonals im Herzogthum Gotha, sowie des übrigen Beamtenpersonals verbleibt es bei den Bestimmungen des Artikels 16. des Staatsvertrages vom 11. September 1863.

§. 17.

Die Thüringische Eisenbahngesellschaft wird in dem nach Abschluß dieses Vertrages erforderlichen Nachträge zu ihrem Statute vom 20. August 1844. Bestimmungen aufnehmen, welche bei den die Angelegenheiten des neuen Unternehmens betreffenden Verhandlungen:

1) in der Direktion und in dem Verwaltungsrathe dem von der Königlich Preußischen Regierung ernannten Staatskommissar und bei dessen Behinderung dem von der Herzoglich Sächsischen Regierung ernannten Staatskommissar den Vorsitz übertragen;
2) im Verwaltungsrathe dreien von den Städten Mühlhausen, Langensalza und Gotha, welche letztere sich zur Zeichnung von 50,000 Thalern Aktien zum Parikurse verpflichtet hat, zu erwählenden Mitgliedern, für welche der Nachweis eines Aktienbesitzes nicht erforderlich ist, die stimmberechtigte Theilnahme sichern.

§. 18.

Die nach den Vorschriften des Gesetzes vom 30. Mai 1853. an die Staatskasse zu zahlende Eisenbahnabgabe ist von dem Ertrage der ganzen neuen Bahnstrecke, und nicht blos der im Preußischen Staatsgebiet belegenen Strecke zu entrichten (Artikel 17. des Staatsvertrages vom 11. September 1863.).

§. 19.

Im Uebrigen finden die Bestimmungen der Allerhöchsten Konzessions- und Bestätigungs-Urkunde vom 20. August 1844., sowie die damit bestätigten Statuten der Thüringischen Eisenbahngesellschaft und deren landesherrlich genehmigten Nachträge, namentlich alle hiernach und nach dem Gesetze vom 3. November 1838. dem Staate zustehenden Rechte und Befugnisse auf das Unternehmen des Baues und des Betriebes der Gotha-Leinefelder Bahn Anwendung. Auch sind, insoweit nicht durch diesen Vertrag und durch einen landesherrlich genehmigten Statutennachtrag ein Anderes festgesetzt wird, die Bestimmungen der Gesellschaftsstatuten für die Verwaltung des neuen Unternehmens maaßgebend. Insbesondere werden auch die Bau- und Betriebsrech-

rechnungen von dem Verwaltungsrathe der Thüringischen Eisenbahngesellschaft geprüft und dechargirt, mit der Maaßgabe jedoch, daß dieselben der Revision der Eisenbahn-Aufsichtsbehörde, beziehungsweise durch einen Kommissar der Königlich Preußischen Staatsregierung unterliegen.

§. 20.

Wenn die bei der Thüringischen Hauptbahn betheiligten Staatsregierungen von dem ihnen nach dem Gesetze vom 3. November 1838. zustehenden Rechte des Ankaufs Gebrauch machen, so soll auch dem Königlich Preußischen Staat und dem Herzoglich Sächsischen Staat das Recht zustehen, gleichzeitig die Gotha-Leinefelder Bahn für sich zu erwerben (Artikel 18. des Staatsvertrages vom 11. September 1863.).

Also geschlossen, genehmigt, ausgefertigt und unterschrieben.

Erfurt, den 12. Januar 1866.

Die Direktion
der Thüringischen Eisenbahngesellschaft.

Kieschke, (L. S.) v. Nostitz. Reinhard. Kraeger.
Geheimer Regierungsrath. Heermann. Riemann. Hartnack.
G. Glenck.

Statuten-Nachtrag,

bezüglich der Gotha-Leinefelder Bahn.

---

§. 1.

Das Unternehmen der Thüringischen Eisenbahngesellschaft wird auf den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Gotha, im Anschluß an die Thüringische Eisenbahn, über Langensalza und Mühlhausen bis Leinefelde, im Anschluß an die von der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahngesellschaft von Halle nach Kassel zu bauende Zweigbahn, nach Maaßgabe des zwischen der Königlich Preußischen und der Herzoglich Sachsen-Coburg-Gothaischen Staatsregierung einerseits, und der Thüringischen Eisenbahngesellschaft, vertreten durch ihre Direktion, andererseits, abgeschlossenen Vertrages vom 12. Januar 1866. ausgedehnt.

§. 2.

§. 2.

Das zur Ausführung des neuen Unternehmens erforderliche Anlagekapital wird auf vorläufig 5,161,000 Rthlr., in Worten: fünf Millionen Einhundert Einundsechszig tausend Thaler angenommen.

§. 3.

Die Beschaffung der 5,161,000 Rthlr. erfolgt durch Ausgabe neuer Stammaktien Litt. B. der Thüringischen Eisenbahngesellschaft, und zwar:

a) von 46,610 Stück in Apoints von 100 Rthlrn. Nominalwerth unter Zinsgarantie der beiden Staaten Preußen und Sachsen-Coburg-Gotha nach Maaßgabe des Vertrages vom 12. Januar 1866.;

b) von 2500 Stück ungarantirter Aktien in Apoints von 200 Rthlrn., von welchen die Stadt Langensalza 750 Stück, die Stadt Mühlhausen 1750 Stück al pari zu übernehmen haben.

§. 4.

Der etwaige Mehrbedarf für die Gothaische Bahnstrecke wird gemäß §. 7. des Vertrages vom 12. Januar 1866. in gleicher Art und unter gleichen Bedingungen, wie das zunächst angenommene garantirte Baukapital, also nach Maaßgabe des vorstehenden §. 3. sub a. beschafft.

Ein etwaiger Mehrbedarf für die Preußische Strecke wird, nachdem die Höhe durch das Preußische Handelsministerium festgestellt ist, durch Ausgabe von ungarantirten Stammaktien Litt. B. in Apoints von 1000 Rthlrn. beschafft.

§. 5.

Die Zeichnung der neuen Stammaktien erfolgt nach Maaßgabe der Bestimmungen des Vertrages vom 12. Januar 1866. Die näheren Bedingungen, sowie die Festsetzung des Präklusivtermins, bis zu welchem das Recht der Zeichnung Seitens der Besitzer der alten Stammaktien der Thüringischen Eisenbahngesellschaft in Anspruch genommen sein muß, und die Förmlichkeiten, unter denen dies zu geschehen hat, bestimmt die Direktion der Gesellschaft und erläßt die desfallsigen Bekanntmachungen nach Maaßgabe der Bestimmungen des §. 11. des Statuts der Thüringischen Eisenbahngesellschaft, sowie des §. 4. des Statutennachtrags vom Jahre 1856.

§. 6.

Bezüglich der Einforderung der einzelnen Theilzahlungen, der Verhaftung der Zeichner, der Ertheilung der Quittungsbogen und deren Uebertragung an Andere, welche letztere stempelfrei ist, der Verzinsung der Einzahlungen, des Verfallens eingezahlter Beträge bei Versäumniß der Termine, der späteren Theilzahlungen u. s. w. sind lediglich die Bestimmungen der §§. 13. bis 18. incl. des Statuts der Thüringischen Eisenbahngesellschaft mit den durch die Be-

Bestimmungen der Artikel 220. ff. des Deutschen Handelsgesetzbuches gebotenen Modifikationen maaßgebend.

§. 7.

Die neuen Stammaktien Litt. B. werden nach dem anliegenden Schema A. unter der faksimilirten Unterschrift des Vorsitzenden und zweier Direktionsmitglieder der Thüringischen Eisenbahngesellschaft ausgefertigt, und zwar:

a) die 46,610 Stück von den Staaten garantirten Aktien à 100 Rthlr. auf weißem Papier,

b) die 2500 Stück ungarantirten, von den Städten Mühlhausen und Langensalza übernommenen Aktien à 200 Rthlr. auf rothem Papier.

Jede Serie der Aktien erhält fortlaufende Nummern, Dividendenscheine nach dem unter B. beigefügten Muster, sowie Talons nach dem Muster C.

Bezüglich des Aufgebots vernichteter, verlorener oder sonst abhanden gekommener Aktien greifen die Bestimmungen des §. 22. des Statuts der Thüringischen Eisenbahngesellschaft Platz. Ein Aufgebot von Dividendenscheinen ist unzulässig.

§. 8.

Die Besitzer der Stammaktien Litt. B. nehmen an dem Reinertrage des Stammunternehmens der Gesellschaft und dessen etwaigen künftigen Erweiterungen nicht Theil, sind vielmehr lediglich auf den Reinertrag der neuen Zweigbahn, beziehungsweise die von den Staaten Preußen und Gotha garantirten Zinsen, nach den Bestimmungen des Vertrages vom 12. Januar 1866. angewiesen.

Die Seitens der Thüringischen Eisenbahngesellschaft im §. 9. sub 2. dieses Vertrages übernommene und mit dem Erlöschen der Zinsgarantie des Staates ebenfalls ihr Ende erreichende Verpflichtung, den achten Theil des von ihr etwa zu leistenden Zinszuschusses den Staaten zu erstatten, besteht lediglich den Letzteren, nicht auch den Besitzern der Stammaktien Litt. B. gegenüber.

Die Gewinnantheil-Berechtigung des Staates und der alten Aktionaire der Thüringischen Eisenbahngesellschaft an dem Reinertrage der Zweigbahn über fünf Prozent des Anlagekapitals dauert auch nach dem Erlöschen der Zinsgarantie des Staates und der daran geknüpften vorbezeichneten Verpflichtungen der Aktionaire des Stammunternehmens fort (cfr. §§. 9. und 10. des qu. Vertrages).

Nicht minder fließt während einer etwaigen Staatsadministration der Zweigbahn (cfr. §. 15. des Vertrages) der Ueberschuß des Reinertrages über fünf Prozent nach §. 9. des Vertrages antheilig den Stammaktien-Besitzern des Stammunternehmens der Gesellschaft zu. Im Falle einer Auflösung der Thüringischen Eisenbahngesellschaft haben die Besitzer der Stammaktien Litt. B., aber auch nur diese, ausschließlich Anspruch auf den bei der Liquidation sich ergebenden vertheilungsfähigen Erlös der Zweigbahn.

§. 9.

§. 9.

Jedem Besitzer von Stammaktien Litt. B. zum Gesammt-Nominalwerth von mindestens 1000 Rthlrn. steht die Befugniß zu, an den Generalversammlungen der Thüringischen Eisenbahngesellschaft Theil zu nehmen. Ein Stimmrecht darin auszuüben, ist er dagegen nur in den nachstehenden Fällen berechtigt:

1) in solchen nach §. 29. Nr. 4. des Statutes der Generalversammlung zur Entscheidung vorgelegten Angelegenheiten, welche ausschließlich die neue Zweigbahn betreffen;

2) bei der nach §. 29. sub 2. des Statutes der Generalversammlung vorbehaltenen definitiven Entscheidung über Rechnungserinnerungen, welche sich auf die Rechnung der Zweigbahn beziehen;

3) bei den Beschlüssen über die Anlage von Zweig- und Verbindungsbahnen (§. 31. sub 1.), welche in die Gotha-Leinefelder Zweigbahn selbst einmünden sollen;

4) bei den Beschlüssen über die Aufnahme von Darlehen zu Lasten des neuen Zweigbahn-Unternehmens;

5) bei den Beschlüssen über eine Ergänzung oder Abänderung dieses jetzigen Statutennachtrags;

6) bei Beschlüssen über Aufhebung solcher früheren Generalversammlungs-Beschlüsse, welche ebenfalls unter Zuziehung der Besitzer der Stammaktien Litt. B. gefaßt sind.

Bezüglich der Legitimation der Besitzer der Aktien Litt. B. zur Theilnahme an den Generalversammlungen, der Zählung und Feststellung ihrer Stimmen und der höchsten zulässigen Anzahl derselben finden die Vorschriften der §§. 26. bis 28. des Statutes Anwendung.

Zur Feststellung der Stimmberechtigung eines Aktionairs findet eine Zusammenzählung der von ihm besessenen Stammaktien Litt. A. und Litt. B. niemals statt.

Dagegen werden in den Fällen, in welchen die Besitzer der Stammaktien Litt. B. überhaupt stimmberechtigt sind, die Stimmen derselben denen der Besitzer der Aktien Litt. A. zugezählt, um nach der Gesammtsumme gemäß §. 25. des Statutes für jede einzelne Abstimmung die Anzahl der Stimmen der drei Staatsregierungen von Preußen, Sachsen-Weimar und Sachsen-Coburg-Gotha festzustellen.

§. 10.

Für alle, die Angelegenheiten des neuen Unternehmens betreffende Verhandlungen treten dem nach §. 35. des Statutes konstituirten Verwaltungsrathe noch drei, von den Städten Mühlhausen, Langensalza und Gotha erwählte Mitglieder hinzu, für welche der Nachweis eines Aktienbesitzes nicht erforderlich ist, welche sich vielmehr lediglich durch Vollmacht ihrer städtischen Behörden zu legitimiren haben.

 Er-

Erforderlich ist der Beschluß des so vermehrten Verwaltungsrathes ausdrücklich für folgende Fälle:

1) für die Feststellung des von der Direktion zu entwerfenden Etats der Zweigbahn;

2) für die Zustimmung zu den Bahn- und Transportgeld-Tarifen der Zweigbahn und deren Abänderungen;

3) für die Feststellung des Regulativs über die zum Reserve- und Erneuerungsfonds der Zweigbahn fließenden Jahresbeträge;

4) über die Entlassung der ursprünglichen Zeichner der Stammaktien Litt. B. aus der persönlichen Verbindlichkeit;

5) zur Begutachtung der nach §. 29. des Statutes dem Beschlusse der Generalversammlung unterliegenden Gegenstände, soweit sie die Zweigbahn betreffen;

6) zur Abnahme der von der Direktion zu legenden Bau- und Betriebsrechnung der Zweigbahn und Ertheilung der Decharge;

7) zur Zustimmung zur Anlegung eines zweiten Bahngeleises auf der Zweigbahn.

Beschlußfähig ist der vermehrte Verwaltungsrath, wenn mindestens acht Mitglieder ihre Stimmen abgeben; im Uebrigen finden auf seine Beschlüsse die Bestimmungen der §§. 40. 42. 43. und 44. des Statutes analog Anwendung.

§. 11.

Sowohl in der Direktion als in dem Kollegio des Verwaltungsrathes führt in allen, die Angelegenheiten der Zweigbahn ausschließlich betreffenden Verhandlungen der von der Königlich Preußischen Regierung für die Thüringische Eisenbahngesellschaft ernannte Staatskommissar und bei dessen Behinderung der von der Herzoglich Sachsen-Coburg-Gothaischen Regierung ernannte Staatskommissar den Vorsitz.

Anlagen.

A.

Stamm-Aktie Litt. B.

der

Thüringischen Eisenbahngesellschaft

Serie ..... № .....

über

.... **Thaler Preußisch Kurant.**

Inhaber dieser Aktie hat an die Kasse der Thüringischen Eisenbahngesellschaft .... Thaler Preußisch Kurant unter den Bedingungen und mit den Rechten und Pflichten, die in dem landesherrlich Königlich Preußischer Seits am ...., Großherzoglich Sachsen-Weimar-Eisenachischer Seits am .... und Herzoglich Sachsen-Coburg-Gothaischer Seits am .... bestätigten Nachtrage zum Statute der Thüringischen Eisenbahngesellschaft festgestellt sind, baar eingezahlt.

Erfurt, am ..ten .... 18..

Die Direktion der Thüringischen Eisenbahngesellschaft.

(L. S.)
Kontrasignirt.

(Faksimilirte Unterschrift dreier Mitglieder, darunter die des Vorsitzenden.)

Eingetragen im Register Fol. .....

B.

B.

Stamm-Aktie Litt. B. № .....

Dividendenschein Serie .... № .... 18..

Gegenwärtiger Dividendenschein wird ungültig, wenn der darauf zu erhebende Betrag innerhalb vier Jahren nach der öffentlich bekannt gemachten Verfallzeit nicht erhoben ist.

Inhaber dieses Scheines erhält gegen dessen Rückgabe aus der Kasse der Thüringischen Eisenbahngesellschaft denjenigen Betrag ausgezahlt, welcher nach Maaßgabe des Statuten-Nachtrages vom ..ten .... 18.. auf die Aktie Litt. B. № ..... für das Verwaltungsjahr ..... entfällt, und der nebst der Verfallzeit von der Direktion statutenmäßig bekannt gemacht wird.

Erfurt, am ..ten .... 18..

Die Direktion der Thüringischen Eisenbahngesellschaft.

(L. S.) (wie Anlage A.)

C.

Talon

zu der

Stamm-Aktie Litt. B. der Thüringischen Eisenbahngesellschaft № ......

Der Präsentant dieses Talons Serie ..... № ..... erhält gegen Ablieferung desselben ohne weitere Prüfung seiner Legitimation die für die vorstehend bezeichnete Stammaktie neu auszufertigenden Dividendenscheine für die Jahre ...., sofern dagegen Seitens des als solchen legitimirten Inhabers der Aktie bei der Direktion der Thüringischen Eisenbahngesellschaft vorher kein schriftlicher Widerspruch eingegangen ist.

Erfurt, am ..ten .... 18..

Die Direktion der Thüringischen Eisenbahngesellschaft.

(L. S.) (wie Anlage A.)

Redigirt im Büreau des Staats-Ministeriums.

Berlin, gedruckt in der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei
(R. v. Decker).